

CONSEIL D'ETAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF.

A R R E T

n° 196.666 du 6 octobre 2009

A 162.041/XV-993

A 166.028/XV-994

A 172.384/XV-997

En cause :

1. CORNELIS Annick,

ayant élu domicile
Val des Seigneurs 146
1150 Bruxelles,

2. ZEEGERS-JOURDAIN Yves,

ayant élu domicile
avenue Dezangré 56
1950 Kraainem,

3. WAUCQUEZ Frédérique,

ayant élu domicile
chemin d'Auderghem 40
1970 Wezembeek-Oppem,

4. FOUARGE Véronique,

ayant élu domicile
Bergenblok 48
1970 Wezembeek-Oppem,

5. VAN DOREN Paul,

ayant élu domicile
Val des Seigneurs 78
1150 Bruxelles,

6. FOUARGE Isabelle,

ayant élu domicile
avenue Hébron 148
1950 Kraainem,

7. BOUCAU Fabienne,

ayant élu domicile
rue du Ruisseau 70
1970 Wezembeek-Oppem,

contre :

L'Etat belge, représenté par
le Premier ministre et le secrétaire d'Etat à la Mobilité,
ayant élu domicile chez
Me J. BOUCKAERT, avocat,
rue de Loxum 25
1000 Bruxelles.

Partie appelée en intervention :

**l'entreprise publique autonome
BELGOCONTROL**,
ayant élu domicile chez
Me B. LOMBAERT, avocat,
rue de Loxum 25
1000 Bruxelles.

LE CONSEIL D'ETAT, XV^e CHAMBRE,

Vu la requête introduite le 14 juin 2005 par Annick CORNELIS qui demande l'annulation de «la décision du 18 avril 2005 du gouvernement fédéral de modifier le système d'utilisation préférentielle des pistes de l'aéroport de Bruxelles-National [...] et des instructions consécutives données le 20 avril 2005 par le ministre fédéral de la Mobilité à BELGOCONTROL» (affaire A. 162.041/XV-993);

Vu la demande, formulée dans la requête, par laquelle la requérante sollicite que l'entreprise publique autonome BELGOCONTROL soit appelée en intervention forcée;

Vu l'arrêt n/ 144.320 du 11 mai 2005 suspendant l'exécution des décisions précitées;

Vu la requête introduite le 2 novembre 2005 par Annick CORNELIS qui demande l'annulation de «la décision du 7 septembre 2005 de la partie adverse d'organiser le système d'utilisation préférentielle des pistes de l'aéroport de Bruxelles-National en prévoyant à nouveau l'utilisation préférentielle de la piste 20 tous les samedis de 14 h à 22 h 59 (heure locale) à partir du samedi 17 septembre 2005 et d'enjoindre à BELGOCONTROL de publier aux A.I.P. du 12 septembre 2005 un NOTAM n/ 1065/2005 en ce sens [...] dont le contenu est identique au NOTAM n/

A474/2005 du 26 avril 2005 qui exécutait la décision de la partie adverse du 18 avril 2005 dont l'exécution a été suspendue par l'arrêt de votre Conseil n/ 144.320 du 11 mai 2005 et au NOTAM n/ A536/2005 qui a été retiré le 20 mai 2005 par la partie adverse [...]» (affaire A. 166.028/XV-994);

Vu la demande, formulée dans la requête, par laquelle la requérante sollicite que l'entreprise publique autonome BELGOCONTROL soit appelée en intervention forcée;

Vu l'arrêt n/ 149.312 du 22 septembre 2005 accueillant la requête en intervention forcée dans la procédure en référé et suspendant l'exécution de la décision précitée;

Vu la requête introduite le 16 juin 2006 par Annick CORNELIS, Yves ZEEGERS-JOURDAIN, Frédérique WAUCQUEZ et Véronique FOUARGE, qui demandent l'annulation de «la décision du 21 avril 2006 de la partie adverse d'organiser le système d'utilisation préférentielle des pistes de l'aéroport de Bruxelles-National en prévoyant à nouveau l'utilisation de la piste 20 tous les samedis de 15 h à 23 h (heures locales) à partir du samedi 6 mai 2006 et d'enjoindre à BELGOCONTROL de publier aux A.I.P. un NOTAM A374/2006 en ce sens dont le contenu est identique au NOTAM n/ A474/2005 [...], au NOTAM n/ A536/2005 [...] et au NOTAM n/ 1065/2005 [...]»(affaire A. 172.384/XV-997);

Vu la demande, formulée dans la requête, par laquelle les requérants sollicitent que l'entreprise publique autonome BELGOCONTROL soit appelée en intervention forcée;

Vu l'arrêt n/ 158.606 du 10 mai 2006 accueillant la requête en intervention forcée dans la procédure en référé et suspendant l'exécution de la décision précitée;

Vu l'ordonnance du 10 août 2006 accueillant la requête en intervention forcée dirigée contre l'entreprise publique autonome BELGOCONTROL dans l'affaire A. 172.384/XV-997;

Vu le mémoire en intervention déposé dans l'affaire A.172.384/XV-997;

Vu les mémoires en réponse et en réplique régulièrement échangés;

Vu le dossier administratif;

Vu les rapports de M. THIBAUT, premier auditeur au Conseil d'Etat;

Vu la notification des rapports aux parties, les lettres valant derniers mémoires des parties requérantes, les derniers mémoires de la partie adverse et la lettre valant dernier mémoire de la partie appelée en intervention déposée dans l'affaire A. 172.384/XV-997;

Vu l'ordonnance du 21 août 2009 joignant les trois affaires et les fixant à l'audience du 22 septembre 2009 à 9 heures 30;

Entendu en son rapport, M. KOVALOVSKY, conseiller d'Etat;

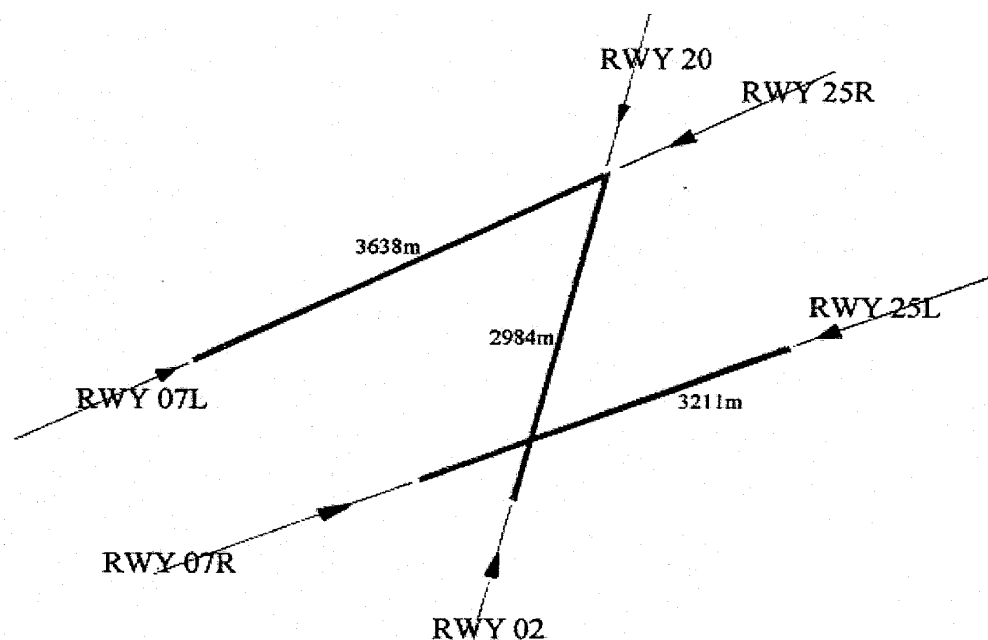
Entendu, en leurs observations, Me Fr. DE MUYNCK *loco* Me J. BOUCKAERT, avocat, comparaisant pour la partie adverse et Me B. LOMBAERT, avocat, comparaisant pour la partie appelée en intervention;

Entendu, en son avis conforme, M. AMELYNCK, premier auditeur au Conseil d'Etat;

Vu le titre VI, chapitre II, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Considérant que les faits utiles à l'examen des recours se présentent comme suit:

L'aéroport de Bruxelles-National dispose de trois pistes d'atterrissage ou de décollage, utilisables dans les deux sens, qui forment un «Z»:



- la piste 25R-droite (orientée à 250° dans le sens vers Bruxelles) ou en sens inverse 07L-gauche (orientée à 70° vers Louvain); sa longueur est de 3.638 mètres; cette piste est parallèle à la chaussée de Haecht et est principalement utilisée dans le sens Est-Ouest (25R) pour les décollages; elle est également utilisée pour les atterrissages; elle forme la barre supérieure du «Z»;
- la piste 25L-gauche ou en sens inverse 07R-droite, à peu de choses près parallèle à la première mais distante de celle-ci de plus ou moins deux kilomètres; sa longueur est de 3.211 mètres; elle part de Kortenberg vers Zaventem-centre en passant au-dessus de la chaussée de Waterloo; pratiquement, elle n'est utilisée que pour des atterrissages depuis l'Est vers l'Ouest (25L) pour les avions en provenance de Louvain et Erps-Kwerps; elle forme la barre inférieure du «Z»;
- la piste 02 (orientée à 20° du Sud vers le Nord) ou en sens inverse 20 (orientée à 200° dans le sens Nord-Sud); sa longueur est de 2.984 mètres; elle est dès lors plus courte que les deux autres pistes précitées; cette piste est en pente ascendante vers le Sud (différence de hauteur entre le début et la fin de la piste: 77 pieds); elle forme la diagonale du «Z» et part de Melsbroek vers Sterrebeek ou vice et versa.

La gestion des nuisances sonores causées par le trafic - surtout le trafic nocturne - en direction et en provenance de Bruxelles-National a fait l'objet d'une attention de plus en plus systématique du Gouvernement fédéral depuis 1999-2000.

Le 22 février 2002, un nouveau *Preferential Runway System* fait l'objet d'un «accord de principe conclu entre le Gouvernement fédéral, le Gouvernement flamand et le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à une politique cohérente en matière de nuisances sonores nocturnes concernant l'aéroport de Bruxelles National». Cet accord est confirmé et étendu le 16 juillet 2002.

Le 20 septembre 2002, le Comité de concertation approuve l'accord de principe du 19 juillet 2002 et, après avoir pris connaissance de l'étude d'incidence, avalise l'introduction de la route de décollage nocturne optimisée pour la piste 25R en date du 31 octobre 2002 et pour les pistes 07R, 02 et 20 en date du 26 décembre 2002 tout en levant la condition suspensive d'étude d'incidence favorable.

Les premières évaluations sur le terrain (par mesurages de niveaux sonores) des premières mesures dites de «concentration» en novembre 2002 montrent cependant que l'introduction de ces nouvelles routes «optimisées» engendre une augmentation considérable des nuisances sonores (fréquence des pics de bruit) dans les zones au Nord de Bruxelles. Le Comité de concertation se met alors d'accord pour ne plus poursuivre la mise en oeuvre des routes «optimisées» et du *Stable Concentrated Runway System*, à moins qu'il soit établi que ces mesures dites de «concentration» n'exposent pas de nouveaux riverains aux nuisances sonores et qu'elles n'imposent par ailleurs pas aux riverains actuellement exposés des nuisances sonores plus importantes que celles supportées antérieurement.

Le 24 janvier 2003, le Comité de concertation précise à cet effet:

- « - Le point 5/ de la notification du Comité de concertation du 29 novembre 2002 est libellé comme suit: “ L'optimisation définitive des procédures de vol et le changement au niveau de l'utilisation des pistes (*stable runway concentrated model*) seront instaurés après qu'il a été établi que ceux-ci satisfont aux conditions mentionnées à l'article 4.2 (pas de nouveaux riverains exposés et pas de nuisances sonores supplémentaires pour les personnes exposées aujourd'hui par rapport aux contours réels 2001) et à l'article 4.3 de l'accord conclu le 16 juillet 2002”. L'accord ne spécifie pas davantage les critères permettant d'établir les nuisances mais il a été décidé au sein du groupe de travail d'effectuer le calcul en Laeq 55 dB (A).
- Les Gouvernements concernés reconnaissent cependant que le critère utilisé ne tient pas suffisamment compte de la fréquence des survols et que, par conséquent, le *stable runway concentrated model* ne peut être mis en oeuvre dans sa forme prévue.
- Le problème des nuisances excessives dans le nord de la périphérie bruxelloise semble précisément se situer au niveau de la fréquence de ces survols.
- Une certaine dispersion des vols doit être prévue pour résoudre le problème avéré de la fréquence.
- La destination des vols est choisie à titre de critère logique de dispersion. [...]

- En fonction des destinations, on utilisera l'affectation des routes suivantes:
- les appareils ayant pour destination HUL présentant un QC<4 empruntent la 20 et survolent l'est de la périphérie bruxelloise; on continuera à optimiser la procédure existante;
 - les appareils ayant pour destination CIV présentant un QC<4 volent via la 25R en prolongement de la piste (central);
 - les appareils ayant pour destination HUL et CIV et présentant un QC>4 volent, via la 25R, en suivant une nouvelle procédure de dispersion, optimisée entre CIV C6 et CIV C7 et définie par des *way points*;
 - les appareils ayant pour destination NICKY, COX volent via la 25R, virage vers la droite (nord de la périphérie bruxelloise)».

Selon la partie adverse, le *Preferential Runway System* «*Stable Concentrated Runway Use*» pour la nuit n'a jamais été complètement mis en oeuvre, ce modèle étant en effet contraire au principe de dispersion des nuisances sonores.

Le 14 février 2003, le Comité de concertation décide que l'accord du 24 janvier 2003 sera entièrement exécuté.

Les deux décisions du Comité de concertation ont fait l'objet de deux demandes de suspension et de deux requêtes en annulation. Ces deux affaires se sont terminées par l'arrêt n° 143.689 du 26 avril 2005 constatant le désistement d'instance, aucune demande de poursuite de la procédure n'ayant été introduite à la suite de l'arrêt n/ 125.026 du 4 novembre 2003 qui a rejeté les demandes de suspension.

Le 15 mai 2003, à la suite de l'accord du 14 février 2003, une dispersion des départs de nuit au-dessus du «*Noordrand*» est mise en application. Des procédures séparées sont mises sur pied pour les départs en direction de la balise de NIK (tous les avions), de la balise COA (tous les avions), des balises de HUL et de CIV (pour les avions de quota de bruit supérieur à 4).

Le 10 juin 2003, la cour d'appel de Bruxelles, statuant en référé sur une action intentée par 47 habitants de la périphérie Nord de Bruxelles décide d'interdire aux intimés (BIAC, BELGOCONTROL et l'Etat belge) de permettre des départs de jour et de nuit au-dessus et aux alentours du territoire géographique défini par le terme «*Noordrand*», ou de laisser passer ceux qui causent un trouble sonore dépassant la moyenne atteinte quand sont utilisées toutes les pistes disponibles de l'aéroport, ainsi que toutes les routes de vols au-dessus de n'importe quelle zone du territoire avec des tracés de vols dispersés. Les pics de bruit ne peuvent dépasser les normes de l'O.M.S.. L'interdiction vaut à partir du 61^{ème} jour à dater de la signification de l'arrêt. Ce faisant, la cour prescrit aux autorités compétentes une politique de répartition équitable des nuisances sonores en utilisant toutes les pistes disponibles et toutes les procédures de

vol possibles. Dans un arrêt du 18 novembre 2003, la cour imposera une astreinte en cas de non-respect de l'arrêt rendu le 10 juin 2003. Le 4 mars 2004, la Cour de cassation cassera l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles du 10 juin 2003, en accueillant le moyen formulé par l'Etat belge, pris de la violation de la séparation des pouvoirs.

Le 12 juin 2003, une procédure de traversée de nuit de Bruxelles, pour les avions en direction de la balise de CIV ayant un quota de bruit supérieur à 4, est mise en service.

Le 10 juillet 2003, l'accord du nouveau Gouvernement fédéral porte ce qui suit:

« Pour les nuisances causées par le trafic aérien, plus particulièrement les vols de nuit, le gouvernement, partant de l'accord du 24 janvier 2003, fera procéder à une évaluation précise des zones survolées, commune par commune et/ou quartier de commune par quartier de commune, afin de mesurer l'impact sonore subi par les populations et afin d'alléger, dans le sens d'une répartition plus équitable, les nuisances ressenties. L'impact du bruit subi sera évalué zone par zone, définies de manière objective, et selon le principe de répartition équitable. Par répartition plus équitable, on entend notamment une révision des procédures de vol en fonction des populations et/ou des zones survolées et du type d'avions en mouvement, ainsi qu'une utilisation plus diversifiée des différentes pistes de décollage et d'atterrissage envisageables, en tenant compte de la sécurité des populations, du trafic aérien et de la gestion de l'aéroport.

[...]

En attendant cette évaluation et une solution globale et plus équitable, les avions en direction de Huldenberg avec un QC>4 prendront temporairement les routes par l'est de Bruxelles, en utilisant les procédures existantes. La route CIV-H [CIV-M] suivra le trajet le plus proche du Ring.

Pour les vols de jour, le Gouvernement décide d'une répartition plus équitable des nuisances en respectant les principes suivants: (1) évaluation précise de la situation actuelle conformément à la démarche prévue pour les vols de nuit (cadastre bruit, impact de bruit zone par zone et répartition équitable) et (2) augmentation des taxes de décollage pour les avions bruyants décollant entre 21h et 23h et entre 6h et 8h, et ayant un QC supérieur ou égal à 12.

En outre, de manière générale pour ce qui concerne la piste 25 droite, les procédures de vol seront optimisées par le recul de 300 mètres du seuil de décollage.

Le gouvernement renforcera les procédures de "Noise Abatements" et veillera à leur respect.

[...]»

Cet accord gouvernemental du 20 juillet 2003 donne lieu à diverses mesures transitoires d'exécution, notamment par rapport au *Preferential Runway System* mis en vigueur dans le cadre de l'introduction du *Stable Runway Concept*. Ainsi, en vertu de l'instruction du 22 juillet 2003, la piste 20 est désignée comme piste préférentielle pour les vols de nuit des avions lourds (QC entre 4 et 12) en direction de Huldenberg.

Le 26 septembre 2003, le groupe de travail BRUNORR (*Brussels Airport Noise Reduction and Redistribution*) présente un «Plan d'action pour la dispersion des vols de nuit et de jour de l'aéroport de Bruxelles-National», ayant comme objectif notamment d'identifier les actions nécessaires pour exécuter l'accord gouvernemental du 10 juillet 2003. Ce plan d'action est validé par l'organisme international indépendant de sécurité aérienne EUROCONTROL le 30 septembre 2003.

Les actions proposées dans ce plan sont regroupées en trois étapes, la première portant sur la dispersion par l'utilisation des pistes, la deuxième sur la dispersion par l'utilisation des routes et la troisième par des investissements en infrastructure. Ces étapes sont précédées de la présentation d'une méthodologie d'évaluation des nuisances sonores subies par les riverains (le «cadastre de bruit»).

La première étape des actions présentées dans le plan vise à réaliser une dispersion des vols par une utilisation plus diversifiée des différentes pistes de décollage et d'atterrissage existantes. Cette répartition a été analysée par le groupe de travail BRUNORR sur la base d'une mesure de dispersion qui calcule le nombre de décollages et d'atterrissages au-dessus des six zones, situées dans le prolongement immédiat des pistes:

- Zone 1: dans le prolongement de 25R: Diegem/Haren
- Zone 2: dans le prolongement de 07R: Zaventem
- Zone 3: dans le prolongement de 20: Wezembeek-Oppem
- Zone 4: dans le prolongement de 25L: Erps-Kwerps
- Zone 5: dans le prolongement de 07L: Steenokkerzeel
- Zone 6: dans le prolongement de 02: Perk

Le nombre de vols est pondéré en fonction du type de mouvement (décollage et atterrissage), du type d'avion et du moment de la journée.

Ensuite, les différents scénarios possibles d'utilisation simultanée des pistes ont été inventoriés, tenant compte des restrictions qui découlent des circonstances météorologiques, des règles techniques du transport aérien (entre autres les facilités techniques dont les pistes doivent être munies), et de la capacité. Du point de vue de la sécurité, huit scénarios ont été retenus, qui diffèrent sur le plan de la capacité. D'autres scénarios ont été abandonnés pour, selon la partie adverse, diverses raisons météorologiques ou procédurales (incompatibilité avec les routes existantes ou envisagées). Une vingtaine de scénarios concrets d'utilisation des pistes par semaine

ont été examinés. Le scénario retenu permet, selon la partie adverse, une dispersion maximale, tenant compte des restrictions dues à la sécurité et à la capacité.

Le 3 décembre 2003, un «accord de principe» sur le plan de dispersion est adopté au sein du Gouvernement fédéral, étant entendu que le régime approuvé est à considérer comme un régime provisoire:

- 1/: au cadastre de bruit: les principes méthodologiques sont acceptés, sous réserve de validation du modèle par des mesures sur le terrain;
- 2/: l'utilisation des pistes: le scénario A31 est accepté, tel que modifié suite aux remarques de BIAC et BELGOCONTROL et après une modification additionnelle afin d'alléger la situation pour la zone 3 (Wezembeek-Oppem);
- 3/: aux routes des vols: certaines procédures de décollage existantes pour la piste 25R sont modifiées de la manière suivante:
 - vers le nord et l'est (balises de Helen, Denut, NIK): l'effet de concentration découlant de l'obligation d'utiliser des *way points* (tourner au-dessus d'un point déterminé) est supprimée; dorénavant le virage peut être effectué après avoir atteint une certaine altitude (700 pieds).
 - vers le sud: pour les départs le jour pendant le week-end, la route «Chabert» est réintroduite. Cette route consiste en un décollage vers le sud en ligne droite au-dessus de Bruxelles.

De plus, le rapport prévoit encore une interdiction de vol des avions les plus bruyants (QC > 24) entre 6h et 7h du matin.

L'exécution de cette décision est suspendue par l'arrêt n/126.669 du 19 décembre 2003.

Le 16 janvier 2004, le Conseil des ministres retire notamment la décision du 3 décembre 2003.

Le 28 février 2004, le ministre de la Mobilité adresse à BELGOCONTROL une modification des procédures de vol. Une partie de ces modifications concerne la piste 02/20 et consiste en une modification de l'altitude à laquelle les avions virent, l'ancienne altitude étant de 700 pieds, la nouvelle de 1700.

Le même jour, le ministre de la Mobilité arrête un nouveau plan d'utilisation préférentielle des pistes (*preferential runway system*).

Il «demande à BELGOCONTROL d'adapter l'AIP, chapitre EBBR AD.2.20.7.2.2. *Preferential Runway System* de la manière suivante:

		<i>Day</i>		<i>Night</i>	
		0500 to 1559	1600 to 2159	2200 to 0159	0200 to 0459
<i>Monday</i>	TOF	25R		20	07R/07L/02
	LDG	25R/25L		25R/25L	02
<i>Tuesday</i>	TOF	25R		25R/20	
	LDG	25R/25L		25R/25L	
<i>Wednesday</i>	TOF	25R		25R	02/07R/07L
	LDG	25R/25L		25R/25L	02
<i>Thursday</i>	TOF	25R		25R/20	
	LDG	25R/25L		25R/25L	
<i>Friday</i>	TOF	25R		20	02/07R/07L
	LDG	25R/25L		25R/25L	02
<i>Saturday</i>	TOF	07R/07L/02 (<i>odd week</i>) 25R (<i>even week</i>)		25L	
	LDG	02 (<i>odd week</i>) 25R/25L (<i>even week</i>)		25R	
<i>Sunday</i>	TOF	20	25R/25 L	25R/20	
	LDG	25R	25R/25L	25R/25L	

et de prendre par NOTAM et par publication dans l'AIP les dispositions nécessaires pour l'entrée en vigueur de l'utilisation des pistes la nuit du 18 mars 2004 et par publication dans l'AIP les dispositions nécessaires pour l'entrée en vigueur de l'utilisation des pistes avant le 18 avril 2004».

Le 13 avril 2004, une modification est apportée au plan d'utilisation préférentielle des pistes du 28 février 2004. Elle prévoit l'utilisation de la piste 02 pour les atterrissages de jour tous les samedis au lieu d'un samedi sur deux.

A la suite d'une étude de sécurité du 6 mai réalisée par la Direction générale des voies aériennes, le ministre de la Mobilité apporte, le 17 mai 2004, une nouvelle

modification aux composantes de vent en sorte que le rééquilibrage qui en serait la conséquence revient à la situation arrêtée le 28 février 2004.

Le 17 mars 2005, la cour d'appel de Bruxelles ordonne la cessation provisoire de l'utilisation de la piste 02 à l'atterrissage telle qu'elle résulte de l'application du «plan Anciaux *bis*» dans l'attente d'un réexamen et de l'adoption par l'Etat belge d'une approche plus équilibrée des nuisances sonores résultant des atterrissages en piste 02 ou de la décision judiciaire à intervenir au fond.

Le 18 avril 2005 intervient une décision rédigée comme suit:

« Décision du Conseil des Ministres sur proposition du Ministre de la Mobilité, Renaat Landuyt

Date: 18 avril 2005

Concerne: décision en matière d'exécution de l'arrêt de la Cour d'appel

Arrêt de la Cour d'appel

Le juge de la Cour d'appel a décidé ce qui suit:

1. Exécution provisoire de la décision provisoire de la Cour d'appel de Bruxelles

A la suite de l'arrêt de la Cour d'Appel, le Conseil des Ministres décide de la modification provisoire suivante de l'utilisation préférentielle de piste:

Pour la nuit:

Le mardi matin, le jeudi matin et le samedi matin, chaque fois de 03h00 à 05h59, l'actuelle utilisation préférentielle de piste définie comme "Décollage des pistes 07L&R et 02 et Atterrissage sur la piste 02" est remplacée par l'utilisation préférentielle de piste suivante: "Décollage des pistes 07L&R et Atterrissage sur la piste 20". Cette configuration ne peut être utilisée qu'aux heures déterminées ci-dessus.

En cas d'impossibilité de suivre cette utilisation préférentielle de piste, il est déterminé ce qui suit:

- Si les composantes de vent pour la piste 20, définies comme suit pour la nuit "15 noeuds de vent de travers, 5 noeuds de vent arrière, rafales comprises", sont dépassées, la configuration suivante est d'application: "Décollage des pistes 07L&R et 02 et Atterrissage sur la piste 02".
- Si les composantes de vent pour les pistes 07, définies comme "20 noeuds de vent de travers, 7 noeuds de vent arrière, rafales comprises", sont dépassées, la configuration suivante est d'application: "Décollage de la piste 25R pour les destinations nord, ouest et sud, décollage sur la piste 20 pour les destinations est et Atterrissage sur les pistes 25R et L".

Pour le week-end:

L'actuelle utilisation préférentielle de piste alternée est remplacée par l'utilisation préférentielle de piste suivante pour chaque samedi:

- A partir de 06h00 jusqu'à 14h00 ou l'heure lors de laquelle la capacité de décollage et d'atterrissage demandée est en-dessous de la capacité de la configuration "Décollage de la piste 20 et Atterrissage sur les pistes 25R et L": "Décollage sur la piste 25R et atterrissage sur les pistes 25R&L".
- A partir de 14h00 ou de l'heure lors de laquelle la capacité de décollage et d'atterrissage demandée est en-dessous de la capacité de la configuration, jusqu'à 23h00: "Décollage de la piste 20 et Atterrissage sur les pistes 25R et L".

Pour le dimanche est déterminé ce qui suit:

- De 06h00 jusqu'à 16h59, ou l'heure lors de laquelle la capacité de décollage et d'atterrissage demandée est au-dessus de la capacité de la configuration: "Décollage de la piste 20 et Atterrissage sur les pistes 25R et L".
 - De l'heure susmentionnée à 22h59: "Décollage de la piste 25R et Atterrissage sur les pistes 25R et L".
- Les procédures de vol en vigueur pour le jour et la nuit restent inchangées. Dans le cadre de l'exécution de l'arrêt de la Cour d'Appel, le gouvernement a également confirmé l'augmentation des composantes de vent sur les pistes 25L&R et 07L&R pour atteindre "20 noeuds de vent de travers, 7 noeuds de vent arrière, rafales comprises".
[...]

Il s'agit du premier acte attaqué en l'affaire A. 162.041.

Le 20 avril 2005, le ministre de la Mobilité donne de nouvelles instructions relatives à l'utilisation de la piste 02, destinées à entrer en vigueur le 27 avril 2005. Cette décision constitue le second acte attaqué en l'affaire A. 162.041.

Le 13 mai 2005, le ministre de la Mobilité prend une instruction qui prévoit l'utilisation préférentielle de la piste 20 tous les samedis de 14 à 23 heures. Le 19 mai 2005, une demande de suspension en extrême urgence est introduite à l'encontre de cette instruction, que le ministre décide, le 20 mai 2005, de retirer et de remplacer par l'instruction suivante pour l'utilisation préférentielle des pistes le samedi, entre 7 heures et 22.59 heures (heure belge): «décollages: piste 25R, atterrissages: piste 25R et/ou 25L».

Le 13 juin 2005, par l'arrêt n/145.837, le Conseil d'Etat suspend l'exécution des décisions du ministre de la Mobilité des 13 et 20 mai 2005.

Le 16 juin 2005, le ministre donne à BELGOCONTROL l'instruction suivante:

« Afin de donner adéquatement suite à l'arrêt du Conseil d'État du 13 juin 2005, je suis dans l'obligation de rapporter les décisions des 13 et 20 mai dernier [...] concernant l'utilisation préférentielle des pistes le samedi.

Toujours pour se conformer à l'arrêt du Conseil d'État du 11 mai 2005, le retrait de la décision du 20 avril 2005 est également maintenu.

Pour rester en conformité avec [l'arrêt de] la Cour d'appel [de Bruxelles] du 17 mars 2005, l'utilisation préférentielle des pistes le samedi, telle qu'elle est prévue dans les décisions des 28 février et 17 mai 2004 concernant cette utilisation, demeure aussi temporairement suspendue.

Compte tenu de ce qui précède, la dernière décision, qui n'a pas été frappée d'une suspension ou d'une annulation par le Conseil d'État, ni d'une suspension consécutivement à la décision d'une des juridictions, retrouve sa force obligatoire».

Le 14 juillet 2005, par l'arrêt n/147.660, le Conseil d'Etat suspend l'exécution de la décision du Ministre de la Mobilité du 16 juin 2005 relative à l'usage des pistes le samedi sur l'aéroport de Bruxelles-National. Toutefois, le recours en annulation de cette décision sera rejeté par l'arrêt n/ 187.998 du 17 novembre 2008.

Le 7 septembre 2005, le ministre de la Mobilité décide d'utiliser de manière préférentielle la piste 20 pour les décollages tous les samedis de 14 à 22 h 59 (heure locale) et enjoint à BELGOCONTROL de publier cette instruction aux A.I.P. Il s'agit de l'acte attaqué en l'affaire A. 166.028.

Le 21 mars 2006, la cour d'appel de Bruxelles interdit à la partie adverse d'exposer, par le décollage et l'atterrissage d'avions, les habitants du *Noordrand* et de l'*Oostrand* à une surcharge sonore qui, par période pertinente à déterminer, dépasse ce qui, en résultat mesuré de dispersion de cette surcharge, peut être atteint quand tous les habitants des six zones sont traités de la même manière.

Le 21 avril 2006, le ministre de la Mobilité adopte une nouvelle instruction relative à l'utilisation préférentielle des pistes le samedi (en journée):

- de 5 h 00 à 13 h 59: décollage de la piste 25R, atterrissage sur les pistes 25R et 25L,
- de 14 h 00 à 21 h 59: décollage de la piste 20; atterrissage sur la piste 25R.

Il s'agit de l'acte attaqué en l'affaire A. 172.384;

Considérant que l'entreprise publique autonome BELGOCONTROL demande de déclarer irrecevable la requête en intervention forcée car elle estime que s'il a pu être jugé que sa présence à la cause s'imposait dans la procédure en suspension, elle ne l'est plus au fond;

Considérant que les arrêts n° 149.312 du 22 septembre 2005 et 158.606 du 10 mai 2006 accueillent les requêtes en intervention forcée de BELGOCONTROL dans les procédures en référé pour le motif que ladite entreprise exécute les décisions du ministre et «qu'en raison de cette qualité d'agent d'exécution, eu égard notamment à la lenteur répétée avec laquelle la partie adverse transmet les décisions et pièces y afférentes et pour que l'arrêt soit immédiatement opposable à BELGOCONTROL qui devra alors l'exécuter sans attendre»; que de telles considérations ne sont pas applicables à la procédure en annulation et que rien ne justifie le maintien à la cause de BELGOCONTROL;

Considérant, d'office, qu'il résulte de l'instruction des dossiers par l'auditeur-rapporteur que le 19 décembre 2008, le secrétaire d'Etat à la Mobilité a transmis à BELGOCONTROL deux nouvelles instructions relatives à l'utilisation préférentielle des pistes à l'aéroport de Bruxelles-National, respectivement pendant la nuit et pendant les heures creuses du week-end;

que la première décision porte ce qui suit:

- « - Les nuits du lundi au vendredi entre 23 h et 5 h 59 locales:
/décollage 25R pour les décollages en direction des balises NIK, HELEN, KOK, ELSIK, DENUT et CIV, atterrissage 25R, 25L
/ décollage 20 pour les décollages en direction des balises LNO, SPI, SOPOK, ROUSY et PITES, atterrissage R, 25L.
- la nuit du vendredi au samedi entre 23 h et 5 h 59 : décollage 25R, atterrissage 25R
- la nuit du samedi au dimanche entre 23 h et 5 h 59: décollage 25L, atterrissage 25L
- la nuit du dimanche au lundi entre 23 h et 5 h 59: décollage 20, atterrissage 20»;

que la seconde instruction se présente comme suit:

- « - le samedi de 6 h à 15 h 59 heures locales et le dimanche de 16 h à 22 h 59 heures locales: décollage 25R, atterrissage 25R, 25L
- le samedi de 16 h à 22 h 59 heures locales et le dimanche de 6 h à 15 h 59 heures locales (pour autant que le trafic le permette):
/décollage 25R pour les décollages en direction des balises NIK, HELEN, KOK, ELSIK, DENUT et CIV, atterrissage 25R, 25L
/ décollage 20 pour les décollages en direction des balises LNO, SPI, SOPOK, ROUSY et PITES, atterrissage 25R, 25L»;

Considérant que dans leurs derniers mémoires, les requérants reconnaissent qu'à la suite de l'entrée en vigueur du nouveau plan de dispersion des vols, ils ont perdu tout intérêt à l'annulation des actes attaqués; que les recours sont irrecevables;

Considérant que, dans l'affaire A. 162.041, Paul VAN DOREN, Isabelle FOUARGE, Yves ZEEGERS-JOURDAIN, Frédérique WAUCQUEZ et Fabienne BOUCAU, qui ont introduit une demande de suspension, se sont abstenus de déposer une requête en annulation à la suite de l'arrêt n° 144.320 du 11 mai 2005; qu'il en va de même de Yves ZEEGERS-JOURDAIN et Frédérique WAUCQUEZ dans l'affaire A. 166.028, qui n'ont pas demandé l'annulation de l'acte dont l'exécution a été suspendue par l'arrêt n° 149.312 du 22 septembre 2005; que dès lors que les recours en annulation sont rejetés car les actes attaqués ont cessé de produire leurs effets, il n'y a plus lieu de statuer sur la levée des suspensions ordonnées par les arrêts n°s 144.320, 149.312 et 158.606,

D E C I D E :

Article 1^{er}.

L'entreprise publique autonome BELGOCONTROL est mise hors de cause.

Article 2.

Les requêtes sont rejetées.

Article 3.

Il n'y a plus lieu de statuer sur la levée des suspensions ordonnées par les arrêts n° 144.320 du 11 mai 2005, 149.312 du 22 septembre 2005 et 158.606 du 10 mai 2006.

Article 4.

Les dépens, liquidés à la somme de 3950 euros à raison de 1050 euros pour les recours en annulation, 2275 euros pour les demandes de suspension d'extrême urgence et 625 euros pour les appels en intervention forcée dans les procédures en suspension et en annulation, sont mis à charge d'Annick CORNELIS à concurrence de 1404,17 euros, d'Yves ZEEGERS-JOURDAIN à concurrence de 804,17 euros, de Frédérique WAUCQUEZ à concurrence de 804,17 euros, de Véronique FOUARGE à concurrence de 412,50 euros, de Paul VAN DOREN à concurrence de 175 euros, d'Isabelle FOUARGE à concurrence de 175 euros et de Fabienne BOUCAU à concurrence de 175 euros.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XV^e chambre, le
six octobre deux mille neuf par :

M. LEROY,	président de chambre,
M. QUERTAINMONT,	conseiller d'Etat,
M. KOVALOVSKY,	conseiller d'Etat,
M. GHODS,	greffier assumé.

Le Greffier assumé,

Le Président,

R. GHODS.

M. LEROY.